Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/1524

14. 01. 74

Sachgebiet 92

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Kommission an den Rat über die Untersuchungen einiger Probleme für die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über ein Margentarifsystem im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,
Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

Bericht der Kommission an den Rat über die Untersuchungen einiger Probleme für die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates [1]) vom 30. Juli 1968 über ein Margentarifsystem im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

1a) Der Rat hat in seiner 222. Sitzung am 18./19. Dezember 1972 [2]) u. a. eine Arbeitsgruppe damit beauftragt, die Probleme zu prüfen, die sich für die Zulassung von Sonderabmachungen und deren Publizität im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr innerhalb der EG stellen. Sonderabmachungen in diesem Sinne sind schriftliche Vereinbarungen zwischen einem Güterkraftverkehrsunternehmer und seinem Kunden mit Beförderungsentgelten über oder unter den Höchst- und Mindestsätzen der obligatorischen Tarife. Ihre Zulassung und ihre Publizität im einzelnen sind in den Artikeln 5 und 8 der Verordnung sowie der hierzu ergangenen Ausführungsverordnung der Kommission geregelt.

b) In einer weiteren Erklärung, die in dem Protokoll über seine Tagung enthalten ist [3]), hat der Rat das Erfordernis betont, die Einzelheiten und das Verfahren für die Publizität der Sonderabmachungen elastischer zu gestalten. Er hat hierzu die Kommission beauftragt, ihm die etwaigen Änderungen für die Verordnung vorzuschlagen und die entsprechenden Anpassungen für die Ausführungsverordnung vorzunehmen.

c) In derselben Erklärung hat der Rat in Übereinstimmung mit der Kommission auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Bestimmungen der bilateralen Tarife zu harmonisieren, und zwar insbesondere in folgenden Punkten:

— Mengenrabatte,

— Tarife für die Intervention von Spediteuren und Hilfsgewerbetreibenden,

— Tarifikation der kombinierten Transporte.

d) Schließlich haben in jener Sitzung Rat und Kommission von einer Erklärung der deutschen Delegation über die Maßnahmen zur Kontrolle der bilateralen Tarife und Ahndung entsprechender Zuwiderhandlungen Kenntnis genommen, die in den einzelnen Ländern unterschiedlich wirksam sind.

Der Rat hat die Kommission beauftragt, auch diese Frage zu prüfen und ihm hierüber sobald wie möglich Bericht zu erstatten.

2. Den nachstehenden Ausführungen über die konkreten Probleme möchte die Kommission zwei allgemeine Bemerkungen voranschicken:

— Das Tarifsystem der Verordnung ist ein Experiment in einem Durchgangsstadium der gemeinsamen Preispolitik für den Verkehr. Gegenwärtig ist der allgemeine Trend für die langfristige Entwicklung dieses Gebiets auf eine zunehmende Liberalisierung und im Endstand möglichst freie Preisbildung ausgerichtet. Diese Konzeption geht von der Überzeugung aus, daß innerhalb der Wirtschaftsordnung der Gemeinschaft Preisentscheidungen im Einzelfalle nicht die Domäne offizieller Bürokratien sein sollten. Die ökonomische Rationalität sollte sich vielmehr aus dem Kräftespiel wettbewerbswirtschaftlich ausgerichteter Märkte sowie der Sachkunde und der Risikobereitschaft der dort tätigen Unternehmen ergeben. Die Suche nach Lösungen der in diesem Dokument angesprochenen Detailfragen darf mit diesen Grundsätzen nicht in Widerspruch geraten.

— Die bisherigen Erfahrungen mit dem Tarifsystem der Verordnung sind zu kurz, um daraus bereits endgültige Schlüsse abzuleiten. Eine Erkenntnis ist jedoch deutlich. Sie bestätigt im übrigen lediglich eine Lehre, die auch andere, schon seit langem geltende Tarifsysteme in den Mitgliedstaaten erteilt haben. Die Absicht, obligatorische Tarifsysteme dadurch „abzusichern", daß ihre Vorschriften ständig strenger gestaltet werden, ist ein Versuch mit untauglichen Mitteln. Die Zuflucht zu prohibitiver Reglementierung kann daher auch für die anstehenden Probleme nicht das Ziel einer Verbesserung der Verordnung sein. Was not tut, ist eine marktgerechte Preisordnung, die aus sich selbst heraus die Unternehmen der Verkehrs- und der verladenden Wirtschaft von

---

[1]) Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194/1 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 293/70 vom 16. Februar 1970, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 40/1 und der Verordnung (EWG) Nr. 2826/72 vom 28. Dezember 1972, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 298/12; soweit nicht ausdrücklich bezeichnet im obigen Text „Verordnung" genannt.

[2]) Dokument R/184/73 (Trans 7)

[3]) Dokument R/2679/72 (Trans 152)

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Bundeskanzlers vom 14. Januar 1974 – I/4 – 680 70 – E – Ma 24/74:

Die genannten Unterlagen sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 6. Dezember 1973 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit verbindlicher Preisvorschriften überzeugt.

3. Bei ihrer Stellungnahme zu den verschiedenen untersuchten Problemen hat sich die Kommission von folgenden Grundsätzen leiten lassen:

A. Zulassungsbedingungen für Sonderabmachungen

a) Multilateraler oder bilateraler Charakter der Sonderabmachungen

Das gemäß der Verordnung aufgestellte Tarifsystem selbst trägt bilateralen Charakter. Die Logik spräche also dafür, für Sonderabmachungen, die von den Tarifen abweichen, ebenfalls dieses Kriterium zu fordern. Die Kommission ist der Meinung, daß dies in der Regel auch der Fall sein sollte.

Andererseits würde jedoch dem Wirtschaftsleben Gewalt angetan, wenn das Verlangen als eine conditio sine qua non für die Zulassung von Sonderabmachungen rechtlich fixiert würde. Damit würden nach den Buchstaben des Gesetzes multilaterale Preisabsprachen auch dort ausgeschlossen, wo sie in der Praxis nach den Selbstkosten der Unternehmen und der Marktlage sowie nach den individuellen Bedürfnissen der Vertragspartner natürlich und vernünftig sind. Außerdem könnte eine solche Reglementierung den Anreiz zu vermehrter Umgehung des Tarifsystems nur noch stimulieren.

Die Kommission ist daher der Auffassung, die Verordnung sollte in diesem Punkte nicht geändert werden. Es ist Aufgabe der Überwachungsbehörden, für eine funktionsgerechte Handhabung der Vorschriften in der Zielsetzung des Systems zu sorgen. Das bedeutet, im Grundsatz auf den bilateralen Charakter der Abmachungen zu achten, ohne im Einzelfalle multilaterale Kontrakte a priori zu verbieten. Der Text der Verordnung läßt für eine solche Anwendung, die auch der Autorität und der Sachkunde der Kontrollorgane Rechnung trägt, genügend Raum.

b) Angabe der Verkehrsbeziehungen in den Sonderabmachungen

Die Frage steht in einem gewissen Zusammenhang mit der unter Buchstabe a.

Es ist Sache der Tarifkontrolle zu gewährleisten, daß die Sonderabmachungen in einer nach Form und Inhalt prüfungsfähigen Mitteilung angezeigt werden. Ob die Verkehrsverbindungen einzeln angegeben werden müssen oder global bezeichnet werden dürfen, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Die größtmögliche Präzisierung in diesem Punkte ist anzustreben. Eine allgemeine, rechtliche Fixierung etwa im Sinne einer Beschränkung auf eine Höchstzahl von Verkehrsbeziehungen dagegen kommt, weil unwirtschaftlich, nicht in Frage. Die Kommission hält es daher für angebracht, in Artikel 8 Abs. 2 der Verordnung den als zu restriktiv betrachteten Begriff „Verkehrsverbindungen" durch den Begriff „örtlicher Geltungsbereich" zu ersetzen.

c) Sonderabmachungen mit Spediteuren

Es ist vorgeschlagen worden, den Artikel 5 der Verordnung dahin abzuändern, daß die Zulassungsbedingungen für Sonderabmachungen in der Person des „Urabsenders" erfüllt werden. Damit sollen die Spediteure als Vertragspartner ausgeschlossen werden; begründet wurde dies mit der Überlegung, daß die Intervention dieser Unternehmen durch Zusammenfassung von Gütern mehrerer Verlader bei entsprechend günstigerer Preisgestaltung zu einem wirtschaftlich nicht gerechtfertigten Ratenverfall führe.

Die Kommission sieht keine wirtschaftliche Notwendigkeit, diesem Verlangen durch eine entsprechende Änderung der Verordnung Rechnung zu tragen.

Die Spediteure üben – auch außerhalb des eigentlichen Sammelladungsverkehrs und der in den Tarifen geregelten sogenannten Gruppenladung – bei der Zusammenstellung größerer Warenpartien für einen Transportauftrag eine ihnen gemäße wirtschaftliche Funktion aus. Es muß insbesondere den Verladern überlassen werden, ob sie sich dieser Funktion bedienen wollen, weil sie betrieblich vorteilhaft und preislich attraktiv ist, oder ob sie den direkten Kontakt mit dem Güterkraftverkehrsunternehmen vorziehen. Die Verordnung und das Tarifsystem sollten diese Verhältnisse nicht künstlich beeinflussen.

Eine Beschränkung der Sonderabmachungen in dem o. g. Sinn würde außerdem auch rechtliche Schwierigkeiten in den meisten Mitgliedstaaten hervorrufen, da die eigentlichen Spediteure, die im eigenen Namen auf Rechnung ihrer Kunden mit Verkehrsunternehmen Beförderungsverträge abschließen, juristisch echte Absender sind.

d) Der Wettbewerb als Zulassungsbedingung für Sonderabmachungen

Nach Artikel 5 der Verordnung sind Sonderabmachungen unter drei kumulativen Bedingungen zulässig:

- Es müssen Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind,
- es muß sich um eine Gütermenge von mindestens 500 t in drei Monaten handeln,
- die Abmachung muß die finanziellen Betriebsergebnisse des Verkehrsunternehmens erhalten oder verbessern.

Für das erste Kriterium gibt die Verordnung beispielhaft und keinesfalls abschließend den Wettbewerb oder die längere Dauer des Transportvorhabens als mögliche Rechtfertigungsgründe an.

Nach der Konzeption der Verordnung soll das System der obligatorischen Margentarife einerseits

den Mißbrauch marktbeherrschender Stellungen und andererseits die ruinöse Konkurrenz zwischen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs ausschließen (vgl. die Einführungsgründe zur Verordnung – 5. Absatz). Der normale Preiswettbewerb soll also innerhalb der Marge spielen; diese ist in ihrem Niveau so zu fixieren, daß er dort voll zum Tragen kommen kann. Der normale interne Preiswettbewerb ist daher ein Umstand, der bei der Festsetzung der Tarife berücksichtigt werden muß. Er kann infolgedessen den Abschluß einer Sonderabmachung nicht rechtfertigen. Wettbewerb im Sinne des Artikels 5 Absatz 1, zweiter Absatz, Buchstabe a, der Verordnung kann nur die externe Konkurrenz anderer Verkehrsträger oder des Werkverkehrs sein.

Diese Rechtsfolge ergibt sich unmittelbar aus der Konzeption der Verordnung und ihres Tarifsystems. Eine Änderung der einschlägigen Texte ist nicht erforderlich.

e) Erhaltung oder Verbesserung des Betriebsergebnisses

Es ist vorgeschlagen worden, auch dieses Zulassungskriterium in der Verordnung selbst zu präzisieren und in den Tarifen zu chiffrieren. Die Kommission vertritt die Ansicht, daß weder der einen noch der anderen Anregung zu folgen ist.

Die Kommission ist der Auffassung, daß eine Sonderabmachung diesem Kriterium dann entspricht, wenn die Maßnahme dem Verkehrsunternehmen gestattet, eine Verkehrsleistung auf einem bestimmten Markte zu halten oder zu gewinnen und wenn der vereinbarte Preis die marginalen Selbstkosten einschließlich eines Teils der Fixkosten deckt. Das zu prüfen, ist die – sicher nicht leichte – Aufgabe der zuständigen Behörden. Eine Änderung der Verordnung würde an dieser Situation nichts ändern.

Eine Fixierung der höchstzulässigen Ermäßigungen für die Sonderabmachungen in den Tarifen kommt nicht in Frage. Sie würde dem Instrument der Sonderabmachung das wesentlichste Element, nämlich den Charakter der individuellen, im Niveau nicht reglementierten Preisabsprache nehmen. Praktisch würde sie nichts anderes als die Tarifierung des jetzigen freien Preisspielraums bedeuten. Das jedoch wäre eine Verkehrung ins Gegenteil eines der Grundsätze der vom Gesetzgeber gewollten Preisordnung.

Selbstverständlich steht jedoch nach Meinung der Kommission dem nichts entgegen, daß die Tarifüberwachungsbehörden sich den vom Verkehrsgewerbe aufgestellten Tabellen als eines unverbindlichen Hilfsmittels für die Kontrolle der Sonderabmachungen bedienen.

f) Angabe der vereinbarten Frachten

Die in den Sonderabmachungen enthaltenen Frachten sind in der Weise anzugeben, daß ein Vergleich mit den Tarifsätzen möglich ist. Sie müssen also im allgemeinen wie die Tarife angezeigt werden.

Die Kommission glaubt jedoch, daß eine einzige Norm, d. h. Angabe der Preise pro Tonne, nicht ausreicht, um allen Aspekten der wirtschaftlichen Aktivität gerecht zu werden.

Um den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechen zu können, andererseits jedoch dem Erfordernis, der Beachtung der Tarifvorschriften Genüge zu tun, sollten die Frachten in den Sonderabmachungen entweder pro Tonne oder je t/km ausgedrückt werden. Die Verordnung ist dahin abzuändern.

g) Mengenkriterium

Die jetzige Bedingung, daß die Zulassung von Sonderabmachungen 500 t in drei Monaten erfassen muß, wird den Verkehrsbedürfnissen nicht immer gerecht. Sie ist insbesondere nicht geeignet, für Langstreckenverkehre, die innerhalb der erweiterten Gemeinschaft in verstärktem Umfang anfallen, zu vernünftigen Preisabsprachen zu führen.

Obwohl bei der Untersuchung dieser Frage in der Arbeitsgruppe grundsätzliche Unterschiede zu Tage traten und bei der Anhörung der beteiligten Stellen die Verbände des gewerblichen Güterkraftverkehrs anderer Ansicht waren als die Verbraucher und Spediteure, hält es die Kommission für angebracht, daß das geltende Mengenkriterium durch eine Alternative, ausgedrückt in t/km, ergänzt wird, d. h. 250 000 t/km in drei Monaten. Da das Mengenkriterium von 500 t/km in drei Monaten bei kurzen Entfernungen nicht gerade sehr hoch liegt und das Kriterium von 250 000 t/km keine Bremse für Beförderungen auf langen Strecken darstellt, glaubt sie, auf diese Weise dem System ausreichende Geschmeidigkeit bewahren zu können.

B. Die Publizität der Sonderabmachungen

Die eingehenden Untersuchungen haben gezeigt, daß die geltende Regelung zu kompliziert ist. Die in sie gesetzten Erwartungen haben sie nicht zu erfüllen vermocht. Der Nutzwert für die Transparenz der Märkte ist bescheiden geblieben. Der zur Ausführung der perfektionierten Vorschriften erforderliche Arbeitsaufwand steht in keinerlei vernünftigem Verhältnis zum Ertrag.

Das gilt insbesondere für das zweite in der Verordnung vorgesehene Publizitätsinstrument, die sogenannten Monatsverzeichnisse. Diese Listen haben zwar gewisse Hinweise auf die Problematik der Maßnahmen geliefert. Für ihren eigentlichen Zweck sind sie jedoch in der vorgeschriebenen Form und in der gegenwärtigen Praxis kaum brauchbar.

Die Kommission ist daher der Meinung, daß das geltende Publizitätssystem der Verordnung ohne Schaden für die Märkte vereinfacht werden muß und kann. Sie vertritt die Ansicht, daß die Monatsverzeichnisse durch ein Abonnementsverfahren zu ersetzen sind. Auf diese Weise erhielte jeder Markt-

teilnehmer die Möglichkeit, sich bei den Tarifüberwachungsbehörden nach seiner Wahl über die ihn interessierenden Maßnahmen unterrichten zu lassen.

Bei etwaiger Aufhebung des Systems der Monatsverzeichnisse, die gegenwärtig auch der Kommission zugesandt werden, müßte diese das Recht haben, alle erforderlichen Auskünfte einholen zu können, die sie für die Sonderabmachungen und deren Begründung für notwendig oder nützlich hält.

C. Harmonisierung der Tarife

a) Einführung von Mengenrabatten in die Tarife

Die Kommission befürwortet im Prinzip eine solche Maßnahme. Damit könnte die Mengenstaffel der Tarife ergänzt werden, ohne daß die Tarifmarge erweitert werden müßte. Mit der Konzeption des Tarifsystems ginge eine solche Erweiterung des Fächers und damit des Anwendungsbereiches der Tarife konform. Allerdings würde damit logischerweise eine entsprechende Begrenzung des Raumes verbunden sein, für den außertarifliche Sonderabmachungen in Frage kommen könnten. Da die den Mengenrabatten zugrunde gelegten Sachverhalte in den Tarifen berücksichtigt wären, könnten insoweit Sondervereinbarungen nicht mehr ausschließlich mit den für die Mengenrabatte fixierten Faktoren des Verkehrsvolumens und der Transportleistung begründet werden.

Es ist anzunehmen, daß diese Maßnahme bei bestimmten Verkehrsverbindungen eine Verringerung der beträchtlichen Anzahl der Sonderabmachungen zur Folge hätte, deren wirtschaftliche Rechtfertigung manchmal zweifelhaft ist. In vielen Fällen dürfte das ausschlaggebende Motiv für den Abschluß und die Gestaltung der individuellen Preisabsprachen einfach die mangelnde Differenzierung der Tarife gewesen sein.

Eine Änderung der Verordnung ist für die Einführung von Mengenrabatten nicht erforderlich. Die notwendigen Regelungen können im normalen Verfahren für die Weiterentwicklung des Systems unmittelbar in die bilateralen Tarife eingebaut werden.

Für die technische Gestaltung sollte eine einfache Lösung gefunden werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß wegen der Interdependenz zwischen Mengenrabatten und Sonderabmachungen die beiderseitigen Regelungen Kollisionen zwischen den Zulassungsbedingungen für die eine oder die andere Kategorie vermeiden müßten. Das gilt insbesondere für das vorgesehene neue Zulassungskriterium der Sonderabmachungen über eine Leistung von mindestens 250 000 t/km in drei Monaten. Außerdem möchte die Kommission den Wunsch äußern, daß die Regierungen für eine möglichst weitgehende Harmonisierung der Mengenrabatte in den einzelnen bilateralen Tarifen Sorge tragen.

b) Tarife für die Intervention von Spediteuren und Hilfsgewerbetreibenden

In alle bilateralen Tarife sind inzwischen Bestimmungen aufgenommen worden, die eine Senkung des Niveaus der Tarifmargen um bestimmte Prozentsätze vorsehen, wenn der Beförderungsvertrag zwischen dem Frachtführer und einem Unternehmen des „Hilfsgewerbes" geschlossen wird. Das Ausmaß dieser Absenkung ist differenziert, insbesondere unterschiedlich nach Güterklassen und je nachdem, ob es sich um einen Spediteur oder einen Frachtenmakler handelt. Die Tarife mit den neuen Mitgliedstaaten werden wahrscheinlich dieser Regelung folgen.

Die Kommission erachtet es nicht für erforderlich, eine Bestimmung über eine Vergütung für die Leistungen der Hilfsgewerbetreibenden in die Verordnung Nr. 1174/68 einzubauen. Die Verordnung setzt nämlich ausdrücklich in der vierten Erwägung fest: „das durch diese Verordnung eingeführte Tarifsystem präjudiziert im Falle der Einschaltung von Hilfsgewerbetreibenden des Verkehrs in keiner Weise die Rechtsstellung und das Entgelt der Hilfsgewerbetreibenden." Außerdem sind die nationalen Rechtsordnungen über die Stellung der Hilfsgewerbetreibenden und auch deren wirtschaftliche Funktion auf den einzelnen Märkten zu unterschiedlich. Eine forcierte Harmonisierung über den Preis könnte an der Rechtslage nichts ändern.

Selbstverständlich wird die Kommission sich aber bemühen, im Rahmen ihrer ständigen Kontakte mit den Regierungen für die Fortentwicklung des Tarifsystems auch in diesem Punkte zu einer allmählichen Annäherung zu gelangen.

c) Bestimmungen über den kombinierten und den Roll on-Roll off-Verkehr

Die geltenden Tarife selbst enthalten keine spezifischen Vorschriften für den kombinierten Verkehr. Die Tarifpraxis, d. h. die Preisgestaltung, folgt den nationalen Rechtsordnungen und der für die Beförderungsbedingungen maßgeblichen CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr). Danach wird in den meisten Mitgliedstaaten die gesamte Beförderungsleistung im Verhältnis zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen und Verkehrsnutzer als gewerblicher Güterkraftverkehr angesehen, auch wenn das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftwege befördert und das Gut nicht umgeladen wird.

In der Praxis hat diese Frage innerhalb der ursprünglichen Gemeinschaft für den allein wichtigen Fall des Huckepackverkehrs (Straße/Schiene) keine besonderen Schwierigkeiten aufgeworfen.

Dagegen haben sich für die Anwendung der Verordnung auf die sogenannten Roll on-Roll off-Verkehre technische Schwierigkeiten ergeben.

Die Kommission ist der Meinung, daß das Prinzip der Geltung der Verordnung Nr. 1174/68 für Beför-

derungen, bei denen die Fahrzeuge auf einer Teilstrecke über See transportiert und zu diesem Zweck auf ein Schiff verladen werden, nicht zu bestreiten ist.

Diese Rechtsfolge ergibt sich aus Artikel 16 d der Verordnung. Letztere Bestimmung wäre gegenstandslos, wenn die Verordnung überhaupt nicht anwendbar wäre auf Beförderungen, bei denen die Straßenfahrzeuge teilweise eine Seestrecke zurückzulegen haben. Artikel 16 d legt für diesen Fall lediglich fest, daß die Seestrecke bei der Berechnung der Mindestentfernung von 50 km nicht in Betracht gezogen wird, unterhalb der die Verordnung nicht anwendbar ist.

Daraus ergibt sich, daß die Straßentransporte, genau wie alle anderen Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, dem obligatorischen Tarifsystem der Verordnung unterliegen. Sollte diese Konzeption nicht verwirklicht werden, würde das gesamte Tarifsystem für die Verkehrsverbindungen mit den neuen Mitgliedstaaten praktisch jede Bedeutung verlieren.

Offen ist jedoch die Frage, mit welchen tariftechnischen Modalitäten die Seestrecke eines solchen Straßentransports für die Aufstellung der Tarife und ihrer Anwendung zu berechnen ist. Einige Regierungen haben darum gebeten, dieses Problem gemeinsam zwischen Kommission und allen Mitgliedstaaten zu prüfen.

Die Kommission wird demnächst zu einer solchen multilateralen Sitzung einladen, in der die erwähnten tariftechnischen Einzelheiten untersucht werden sollen. Selbstverständlich kann diese Prüfung in keiner Weise den Rechtsstandpunkt der Kommission bezüglich der Geltung der Verordnung für diese Verkehre in Frage stellen.

d) Beförderung von lebenden Tieren

Die Erfahrung hat gelehrt, daß es schwierig ist, die Beförderung von lebenden Tieren im Straßenverkehr einer festen Preisregelung zu unterwerfen, da die Preise für diese Beförderungen den jeweiligen besonderen Bedingungen Rechnung tragen müssen. Darüber hinaus haben diese Beförderungen für den gesamten internationalen Straßengüterverkehr keine große wirtschaftliche Bedeutung.

Aus diesem Grunde schlägt die Kommission vor, diese Beförderungen aus der Tarifregelung auszuschließen.

D. Kontrolle und Sanktionen des Tarifsystems

In einer Erklärung zur Niederschrift der 222. Sitzung hat der Rat die Kommission gebeten, mit Vorrang die Maßnahmen zu prüfen, die in den einzelnen Mitgliedstaaten zur Kontrolle des Tarifsystems getroffen worden sind, sowie die Art und Weise, wie die betreffenden Vorschriften angewandt werden. Über das Ergebnis dieser Untersuchungen soll die Kommission Bericht erstatten.

Die Kommission hat sich zu diesem Zweck an alle Regierungen mit der Bitte gewandt, ihr Auskünfte über die fraglichen Maßnahmen zu geben, und zwar vor allem über die Ausführungsbestimmungen im allgemeinen sowie die Tarifüberwachung im besonderen, und dabei vor allem über die Arbeit des Kontrollapparates.

Die Antworten verschiedener Mitgliedstaaten müssen noch präzisiert werden. Obwohl eine gewisse Entwicklung in positiver Richtung festgestellt werden kann, bestehen doch noch Unterschiede von einem Mitgliedstaat zum anderen, was die Mittel zur Ausführung des Systems und seiner Sanktion anbelangt.

Die Kommission wird den erbetenen Bericht über die in kraft gesetzten Maßnahmen und ihre Auswirkungen, über die Einzelheiten in der Anwendung der einschlägigen Vorschriften und insbesondere über die nationalen Kontrollorganisationen sobald wie möglich erstellen.

4. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Arbeiten legt die Kommission dem Rat den Vorschlag einer Verordnung zur Änderung der Verordnung Nr. 1174/68 vor; er betrifft die folgenden vier Punkte:
   - — Ergänzung des Mengenkriteriums von 500 t in drei Monaten für den Abschluß von Sonderabmachungen durch die Alternativbedingung einer Beförderungsleistung von 250 000 t/km;
   - — Vereinfachung des Veröffentlichungsverfahrens für die Sonderabmachungen und im Zusammenhang damit die Einführung eines Informationsrechts für die Kommission, alle erforderlichen Auskünfte über diese Maßnahmen zu verlangen;
   - — Präzisierung einiger der Hauptelemente der Sonderabmachungen, die veröffentlicht werden müssen;
   - — Ausschluß der Beförderungen von lebenden Tieren aus dem Anwendungsbereich der Verordnung.

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten [1]) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 2826/72 vom 28. Dezember 1972 [2]) sieht die Möglichkeit vor, unter bestimmten Bedingungen Sonderabmachungen zu treffen, die von den obligatorischen Margentarifen abweichen. Diese Möglichkeit stellt ein wichtiges Instrument für das ordnungsgemäße Arbeiten dieser Preisordnung dar. Die Bedingungen für die Zulassung derartiger Absprachen müssen so gestaltet werden, daß diese ihren Zweck erfüllen können, den Marktpartnern die Vereinbarung marktgerechter und betriebswirtschaftlich rentabler Beförderungsentgelte für Sachverhalte zu gestatten, die in den Tarifen selbst nicht berücksichtigt sind. Dieser Voraussetzung wird das Mengenkriterium von 500 t allein nicht gerecht, insbesondere weil es für die innerhalb der Gemeinschaft normalen Langstreckenverkehre zu restriktiv wirkt. Es muß daher durch ein auf die Leistung abgestelltes Kriterium alternativ ausgedrückt in Tonnen-Kilometern ergänzt werden.

Das System für die Publizität der Sonderabmachungen muß auf Grund der Erfahrungen verbessert und wesentlich vereinfacht werden. In der Tat haben sich die Monatsverzeichnisse als ein zu schwerfälliges Instrument erwiesen, die in sie gesetzten Erwartungen für die Verbesserung der spontanen Transparenz der betroffenen Märkte haben sie nicht erfüllt.

Das Erfordernis einer angemessenen Kontrolle bedingt jedoch, daß diese Vereinfachung dadurch ausgeglichen wird, daß der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die Möglichkeit gegeben wird, alle ihr notwendig oder zweckmäßig erscheinenden Auskünfte über die Abmachungen zu erhalten.

Die Transporte lebender Tiere brauchen diesem System nicht unterworfen zu werden. Die Preisgestaltung folgt hier spezifischen Regeln. Wirtschaftlich sind diese Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ohne große Bedeutung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 wird wie folgt geändert:

1. Im Artikel 5 Abs. 1 Unterabsatz 2 werden hinter die Worte „mindestens 500 t" die Worte „oder eine Beförderungsleistung von mindestens 250 t/km" eingefügt.
2. Dem Artikel 5 wird folgender Absatz 9 angefügt:
   „(9) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission auf deren Antrag Abschrift jeder Sonderabmachung mit den Rechtfertigungsunterlagen und geben ihr jede andere Auskunft, die die Kommission zur Überprüfung der Maßnahmen für notwendig oder zweckmäßig hält."
3. In Artikel 8 Abs. 2 werden die Worte „Verkehrsverbindungen" durch die Worte „örtlicher Geltungsbereich" und die Worte „vereinbarte Beförderungsentgelte" durch die Worte „Beförderungsentgelt je Tonne oder t/km" ersetzt.
4. In Artikel 8 Abs. 2 werden der zweite und der dritte Unterabsatz gestrichen.
5. In Artikel 11 Abs. 4 erster Unterabsatz wird der zweite Satz gestrichen.
6. Dem Artikel 16 wird folgender Buchstabe e angefügt:
   „e) auf Beförderungen von lebenden Tieren".

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am ..... in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 vom 6. August 1968

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 298 vom 31. Dezember 1972

Begründung

Auf Grund der bisherigen Erfahrung schlägt die Kommission vor, die Verordnung wie folgt zu ändern:

— die Zulassungsbedingungen für die Sonderabmachungen, daß jede dieser Maßnahmen in drei Monaten 500 t erfassen muß, soll durch eine Alternative ausgedrückt in t/km, d. h. 250 000 t/km, in drei Monaten ergänzt werden.

Das jetzige, auf 500 t in drei Monaten begrenzte Mengenkriterium wird den Verkehrsbedürfnissen nicht gerecht. Es werden dadurch insbesondere die Langstreckenverkehre, die innerhalb der erweiterten Gemeinschaft in verstärktem Umfange anfallen, benachteiligt. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Einführung einer in t/km ausgedrückten Alternative, die auch auf langen Strecken zu erfüllen ist, die Unzulänglichkeit der geltenden Regelung beseitigen und gleichzeitig die Beweglichkeit des Systems verbessern wird;

— das System der Publizität für die Sonderabmachungen muß vereinfacht werden. Die Erfahrung hat gelehrt, daß die geltende Regelung für die Veröffentlichung der Maßnahmen zu kompliziert und schwierig zu handhaben ist. Obwohl die monatlichen Verzeichnisse der Sonderabmachungen gewisse Hinweise über den Umfang der Abmachungen und die damit zusammenhängende Problematik liefern, haben sie nicht die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt.

Die Kommission schlägt daher vor, das geltende System der Monatsverzeichnisse durch ein Abonnementsverfahren zu ersetzen. Auf diese Weise erhielte jeder Marktteilnehmer die Möglichkeit, sich bei den Tarifüberwachungsbehörden der einzelnen Länder über die ihn interessierenden Maßnahmen zu erkundigen. Sobald der Rat eine diesbezügliche Änderung der Verordnung beschlossen hat, wird die Kommission ihre Durchführungsverordnung Nr. 358/69 anpassen.

Die Vereinfachung des Publizitätssystems durch den Verzicht auf die systematische und regelmäßige Aufstellung von Monatsverzeichnissen bedingt andererseits, daß der Kommission die Möglichkeit gegeben wird, sich über die wichtigsten Elemente der Abmachungen unterrichten zu können und darüber hinaus jede ihr für die Kontrolle der Gemeinschaftsbestimmungen notwendig oder nützlich erscheinende Information zu erhalten;

— einige der zu veröffentlichenden Elemente der Sonderabmachungen müssen besser definiert werden. Deshalb soll durch eine Änderung der Verordnung Nr. 1174/68 der Begriff „Verkehrsverbindungen" durch den praktikablen Ausdruck „örtlicher Geltungsbereich" ersetzt werden. Des weiteren soll vorgeschrieben werden, daß die vereinbarten Beförderungsentgelte entweder je Tonne oder je t/km anzugeben sind, damit die mit der Überwachung beauftragten Stellen die in den Abkommen vereinbarten Preise mit den Frachtsätzen der Tarife vergleichen können;

— die Beförderungen von lebenden Tieren sollen von der Tarifregelung freigestellt werden.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß es schwierig ist, diese Beförderungen einer festen Preisordnung zu unterwerfen; jede Beförderung dieser Art stellt praktisch einen besonderen Fall dar und erfordert eine individuelle Behandlung. Darüber hinaus sind diese Transporte für den gesamten internationalen Straßengüterverkehr ohne große wirtschaftliche Bedeutung.